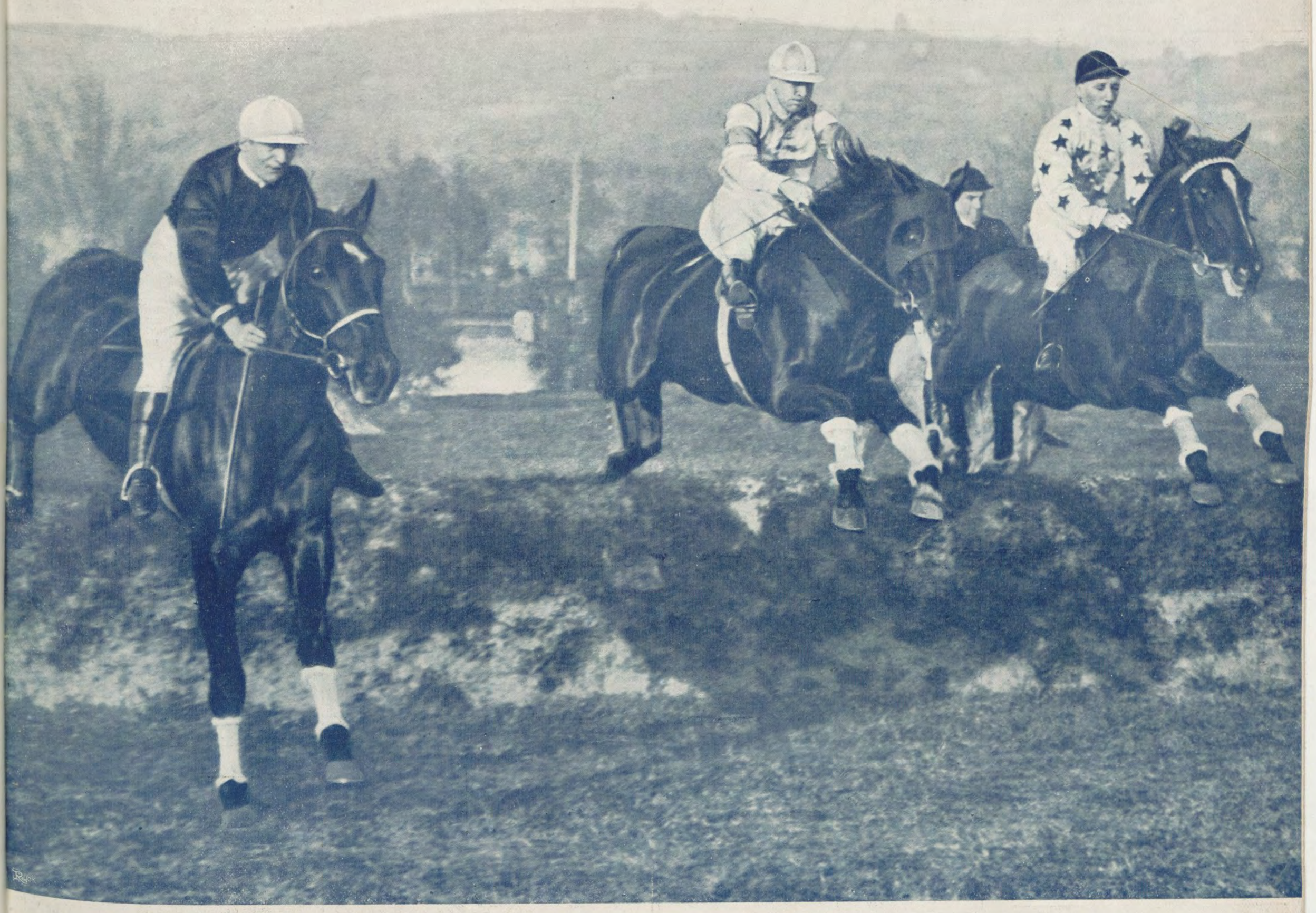
11e Année ø N° 487 — 50 Centimes — 18 Janvier 1908 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : **Le Record d'Henri Farman ✱ Le Grand Prix de Nice**



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Hermes et Chateaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysees et 9, Av. de l'Opera

LES COURSES DE NICE

Le saut du talus dans le Prix d'Essai.

Voir pages 40 et 41.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT

BOUQUET DE LA FOSCARINA

VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTE

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boite : 5 francs ; les six boites : 28 francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taibout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents. pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins. et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Parie, qui leu donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient donner verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

A. FONTAINE & Cie,

77, av. de la Grande-Armée

PARIS Téléphone **672-02** PARIS

livrent aux meilleures conditions les châssis neufs *des grandes marques d'Automobiles.*

1908 Spécialité de landaulets RENAULT 10-14 HP. 4 cyl.

et de petites voitures DE DION, d'occasion.

Pneus et accessoires meilleur marché que partout ailleurs.

Sportsmen !

En cas d'ACCIDENTS, FOULURES, CONTUSIONS, ENTORSES, BRULURES, PLAIES de toute nature,

— EMPLOYEZ LE —

BAUME DES PYRÉNÉES

50 ANS DE SUCCÈS

de **F. CAMPAN**, pharmacien à **Bayonne.**

SUPPRESSION IMMÉDIATE DE LA DOULEUR
GUÉRISON CERTAINE ET RAPIDE

Le pot : 2f50 franco poste. Vente dans toutes Pharmacies.

Lire *Je sais tout*

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

La Revue Comique, par Henriot

— Et qu'est-ce que vous en faites, des pneus crevés que vous achetez ?
— Des ceintures de sauvetage pour mettre à bord des bateaux usés que quelques amateurs envoient à Terre-Neuve.

SUD ORANAIS

— C'est la mitrailleuse automobile.
— Elle ne viendra pas nous chercher au haut de la montagne.
— Elle va se gêner ! ces diables de Roumis ont des sacrées machines qui grimpent partout.

Les aéronautes emportant une épée pour le cas où comme l'autre jour le ballon tomberait en Espagne au milieu d'un troupeau de taureaux.

— Vous courrez New-York-Paris ? et si vos pneus crèvent au milieu de l'Alaska ?
— Ce sont des pneus *Gaulois* que je prends pour ma voiture... ils ne crèveront pas !

MOTO NAPHTA

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque C 84 C et le Nom "CHRISTOFLE"

sur chaque pièce.

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD = DUANIP 92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris : TART & Cie 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 3f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10, rue Hautefeuille, Paris (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

PIEDS Disparition radicale de la **TRANSPIRATION** et de tous ses inconvénients *odeur fétide, ampoules, rougeurs cuisantes, ramollissement douloureux des chairs*, sans le moindre effet nuisible à la santé, par le **SUDORIFUGE DU Dr RICARD** exerçant une action assainissante, hygiénique et bienfaisante pr l'organisme Résultat rapide, certain et durable garanti. 4 fr.; fco 4.25. *Pharmacie du Sudorifuge*, à **Oraison** (Basses-Alpes.)

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC Accepté p'la Société de Chirurgie de Paris Recommandé par les Membres du Corps Médical

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

Photographie *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "AUTO-GUIDE"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

18 Janvier 1908 — N° 487
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière.)

LE PRIX LEMONNIER

Le Prix Lemonnier s'est disputé pour la septième fois dimanche dernier, sur le parcours de Versailles au Bois de Boulogne (12 kilom. 800). En l'absence de Ragueneau, Jacques Keyser a remporté aisément la victoire, en 43 m. 29 s. 1/5. Notre photographie représente les coureurs à l'arrivée allant s'habiller au vestiaire du Racing-Club.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. EN 1908

Par H. PETIT

On ne connaît pas encore les caractéristiques des voitures, mais certaines d'entre elles découlent immédiatement du Règlement ✍ Le moteur à six cylindres est, dès à présent, sacrifié ✍ ✍ ✍

DÉJA, dans les milieux bien informés, on annonce que telle marque italienne a construit ses voitures pour 1908. Les maisons françaises, moins en avance, ont seulement fabriqué leurs moteurs. Qui gagnera l'épreuve ? Question angoissante pour notre industrie nationale, qui ne peut envisager la possibilité d'être mise au second rang deux années de suite. Nous devons gagner l'épreuve cette année, c'est une affaire entendue. Comment faire, pour cela ?

Le moteur qui gagnera Avoir une bonne voiture, d'abord. Et, pour une bonne voiture, il faut un bon moteur. Les moteurs construits par les grandes marques qui aspirent à la victoire sont tous bons. Il s'agit donc d'avoir le meilleur.

Le règlement de cette année fixe un alésage maximum de 155 millimètres pour les quatre-cylindres, et un poids *minimum* de 1.100 kilos.

Le moteur sera un moteur à course relativemant longue, d'environ 180 millimètres. Chacun sait, en effet, que la puissance augmente avec la vitesse linéaire du piston, jusqu'à une certaine limite. Pour faire croître cette vitesse, deux moyens : augmenter la vitesse angulaire, augmenter la course. La vitesse angulaire des moteurs de grosse voiture se tient dans les environs de 1.000 à 1.200 tours par minute. Des considérations thermiques et mécaniques qu'il serait trop long d'exposer ici fixent actuellement à ce chiffre le facteur vitesse. Avec une course de 180 milimètres, cela nous conduit à une vitesse linéaire moyenne du piston de 6 à 7 mètres, chiffre parfaitement acceptable dans les conditions actuelles de construction et qui sera vraisemblablement dépassé dans l'avenir.

Ces dimensions nous donnent une cylindrée totale de 13 l. 6 et une cylindrée-minute de 6.800 à 8.200 litres. Si nous admettons un rendement de 0,25, rendement que l'on atteindra avec une forte compression, nous aurons donc des moteurs d'une puissance approximative de 120 chevaux (1).

Voilà pour le moteur à quatre-cylindres.

Aurons-nous des six-cylindres Il paraît qu'une maison au moins va tenter la chance avec un six-cylindres, malgré le lourd handicap dont ce genre de voitures est frappé par le règlement.

L'alésage maximum de 155 millimètres pour un quatre-cylindres conduit, pour la six-cylindres, à un alésage de $\frac{155 \times 2}{\sqrt{6}} = \frac{155 \times \sqrt{2}}{\sqrt{3}}$, soit 127 millimètres environ. La course ne pourra guère excéder 160 millimètres. La cylindrée t tale sera seulement de 12 l. 100, et la cylindrée minute de 6.000 à 7.200 litres. Le rendement sera forcément moindre, à cause de l'action plus grande des parois : 0,20 paraît être la limite. D'où une puissance de 105 chevaux au maximum.

On aurait vu ce résultat immédiatement en partant des formules donnant la puissance des moteurs en fonction de leurs dimensions. Prenons par exemple la formule de M. Faroux :

$$p = KD^{2,4}C^{0,6}$$

où D est le diamètre et C la course (moteur à 4 cylindres), soient D′ et C′ les dimensions d'un six-cylindres :

$$p' = KD'^{2,4}C'^{0,6} \times \frac{6}{4} = KD'^{2,4}C'^{0,6} \times \frac{3}{2}.$$

Nous pouvons écrire cette formule

$$p' = \frac{3}{2} K \left[D'^{2}.C^{0,6}. \right] \times D'^{0,4} \times \left(\frac{C'}{C}\right)^{0,6}.$$

Or, puisque l'alésage total est le même pour le six-cylindres que pour le quatre-cylindres :

$$D'^{2} = \frac{2}{3} D^{2}.$$

D'où, en remplaçant dans la formule :

$$p' = K.D^{2}.C^{0,6} \times D'^{0,4} \times \left(\frac{C'}{C}\right)^{0,6}.$$

Et, en faisant le rapport des deux puissances :

$$\frac{p'}{p} = \frac{KD^{2}.C^{0,6} \times D'^{0,4} \times \left(\frac{C'}{C}\right)^{0,6}}{KD^{2}.C^{0,6}.D^{0,4}} = \left(\frac{D'}{D}\right)^{0,4} \left(\frac{C'}{C}\right)^{0,6}$$

produit de deux fractions toutes les deux plus petites que l'unité.

Pour avoir un résultat approché, on peut remplacer les puissances 0,4 et 0,6 par 0,5 et effectuer le calcul. Il vient :

$$\frac{p'}{p} = \sqrt{\frac{127}{155}} \sqrt{\frac{160}{180}} = 0,85$$

Le moteur à six-cylindres aura donc une puissance qui ne sera que les 85 centièmes de celle de son frère à quatre-cylindres. Il se trouvera dans un état marqué d'infériorité.

Donc, *a priori*, le moteur à six-cylindres ne pourra pas arriver; cela est fâcheux, car il eût été intéressant de voir en course ces châssis d'aspect si satisfaisant: on eût pu comparer utilement et avec profit l'usure certainement moindre des pneus et la fatigue moindre aussi des pièces mécaniques.

Il faudrait que la Commission sportive se décidât à ne plus faire semblant de croire que la puissance d'un moteur est proportionnelle seulement au carré de son alésage, alors que la Commission technique admet la formule $KD^{2,4}$, plus voisine de la vérité.

Les moteurs du type Gobron-Brillié sont *a fortiori* éliminés du concours et ne paraîtront vraisemblablement pas. Contentons-nous de le regretter et de formuler des vœux (probablement stériles) pour la prochaine fois.

La voiture. Nous aurons un moteur de 4 cylindres, c'est entendu. Reste la voiture. Passons rapidement en revue ses différents organes.

Les embrayages resteront ce qu'ils sont dans chaque maison. Rien à dire sur eux. La boîte de vitesses comportera vraisemblablement quatre combinaisons portées par 3 baladeurs : Elle ne pourra d'ailleurs être établie que le jour où une décision aura été prise pour le choix du circuit. Cependant, un circuit peu accidenté paraît probable : que ce soit celui de Dieppe ou du Loiret, les rampes dures y sont inconnues, et on pourrait hardiment supprimer une vitesse, ce qui allègerait un peu la boîte.

Cardan ou chaînes ? Notons la conversion des Panhard qui annoncent une transmission à la cardan pour leurs voitures de course. Les deux modes de transmission seront aux prises, et bien habile serait celui qui départirait le vainqueur.

Et le différentiel? Le supprimera-t-on? Je ne crois par qu'il présente grand avantage, au point de vue vitesse en ligne droite : il est en effet avéré que, dans les secousses continuelles qui détachent du sol les bandages, il est plutôt nuisible. Quand une roue est en l'air, celle-là seule tourne, et il n'est transmis de puissance à la roue adhérente que par suite de l'inertie de la roue folle. Par contre, les virages seront plus délicats avec l'essieu arrière d'une seule pièce. Quant à l'usure des pneus, à envisager, somme toute, puisque, en course, un pneu qui éclate c'est du temps qu'on perd... et la vie qu'on risque, cette usure sera la même dans les deux cas : avec le différentiel, une roue qui retombe après un cahot a trop de vitesse et râcle le sol; sans différentiel, les deux roues patinent dans les virages. L'expérience seule dira quelle est l'usure prépondérante. Le choix du circuit décidera, d'ailleurs, si les voitures doivent avoir ou non un différentiel. Il est bien évident que cet organe devient à peu près inutile sur des routes droites et plates, tandis qu'il reste indispensable sur un circuit sinueux et accidenté.

Encore un point, par conséquent, qui ne peut être décidé qu'après le choix du théâtre du Grand Prix.

Les lignes fuyantes A notre avis, il y aurait intérêt à donner aux voitures, une forme qui leur permît de vaincre plus facilement la résistance de l'air.

On semble peu s'en préoccuper actuellement, et cependant, la presque totalité de l'énergie dépensée est employée dans ce but.

Les nécessités d'un refroidissement intensif interdisent à peu près la pointe à l'avant. Mais on gagnerait certainement à garnir l'arrière de la voiture d'une pointe assez effilée qui diminuerait dans une large mesure les remous de la masse gazeuse.

Toutes les aspérités qui se présentent soit en-dessus, soit sur les côtés et au-dessous de la voiture doivent disparaître : en un mot, la surface latérale doit être aussi lisse que possible : n'a-t-on pas supprimé, dans les dirigeables, les filets de suspension, qui offraient à l'air une surface rugueuse à grand coefficient de frottement ?

La construction ne semble pas avoir fait grand progrès de ce côté : voyez plutôt la silhouette de la « Jamais Contente » de Jenatzy, comparée à celle de la Fiat de Nazzaro, la comparaison est toute en faveur de la première

Le Conducteur Enfin, si bonne soit la voiture, elle n'ira vite que si elle est bien conduite. N'oublions pas, en effet, que la plupart des véhicules concurrents auront à peu près la même valeur. C'est donc le conducteur qui saura le mieux utiliser la puissance de son moteur, qui conduira avec le plus d'intelligence et d'audacieux sang froid, qui arrivera le premier au poteau. Un exemple : la voiture de Duray était plus vite que celle de Lancia, mais, pour qu'elle passât devant, n'a-t-il pas fallu ce coup de volant extraordinaire qui a fait trembler les spectateurs, ce dépassement, par l'extérieur d'un virage que d'aucuns ont qualifié de folie, mais qui était de la sagesse résolue et tenace, réfléchie et audacieuse, qui a failli, du reste, lui donner la victoire.

Ce qu'il faut, pour gagner, c'est, comme disent nos amis de l'entente cordiale « the right man in the right place ».

H. PETIT.

---

(1) Le volume de mélange explosif brûlé par seconde est, à l'allure de 1.200 tours
$13,6 \times 10 = 136$ litres
qui correspondent approximativement à 177 grammes d'air et 8 gr. 8 d'essence.
Cette essence dégage par sa combustion
$11,500 \times 8,8 = 101,2$ cal.
soit, par un rendement égal à 1
$425 \times 101,2 = 43.010$ kilogrammètres
et par le rendement $0^{m}25$
10.750 kilogrammètres ou une puissance de 140 chevaux.
On verrait de même qu'à 1 000 tours, la puissance serait 120 chevaux.
Et, pour la 6-cylindres à 1.000 tours : 90 chevaux.
Ces chiffres sont d'ailleurs trop forts, car on a supposé la cylindrée complète, ce qui n'a jamais lieu.

(Texte et clichés de nos envoyés spéciaux.)

CHAMONIX, STATION D'HIVER

Le *Meeting de Chamonix* s'est continué la semaine dernière. Son succès permet d'espérer l'établissement, dans les Alpes françaises, d'une véritable station d'hiver

Le départ d'une excursion.

Dans la cour de l'hôtel, les touristes attendent le signal du départ pour les Houches qu'ils vont gagner qui en traîneau, qui en skis, les plus timides à pied.

La première tentative faite pour créer dans les Alpes françaises une station d'hiver, en même temps qu'un centre pour les sports multiples de neige et de glace, a été fait cette année. A-t-elle donné un bon résultat ? C'est ce que nous allons essayer de conclure à la suite des observations que nous avons pu faire pendant le court séjour que nous venons de passer à Chamonix.

Il est certain qu'il y a là une question des plus intéressantes et à laquelle la *Vie au Grand Air* ne saurait rester indifférente, puisqu'elle touche au développement de sports presque inconnus en France et que la multiplication des sports doit être l'idéal de tous les sportsmen.

Mais la question est également d'un haut intérêt au point de vue national. Il suffit d'examiner le mouvement considé-

Une halte dans la montagne.

Sur un coin de rocher exposé au soleil, la neige a fondu ; l'endroit se prête à merveille à la halte.

Devant le Pavillon de Bellevue.

Après un déjeuner réconfortant à 200 mètres au-dessus du col de Voze, les promeneurs se préparent à redescendre en skis dans la vallée.

rable de capitaux qu'amènent en Suisse les stations hivernales, et en particulier Saint-Moritz et Davos pour souhaiter de voir la France entrer en concurrence avec ces redoutables rivales.

Les Alpes Françaises sont au moins aussi pittoresques que leurs voisines de Suisse ; le séjour des stations y est aussi agréable ; ce qui leur manque, c'est d'être orgahisées, pour la saison, au point de vue sportif. Il ne faut pas compter, en effet, en hiver, sur les longues ascensions, sur les escalades d'aiguilles ; c'est tout entière dans les sports, qui se pratiquent dans la ville même ou aux environs et à moyenne altitude, que consiste l'attraction des stations hivernales suisses sur lesquelles il nous faut, autant que possible, prendre modèle.

Je n'ai, jusqu'ici, parlé que des Alpes et il y a pour cela deux raisons. La première c'est que c'est dans les Alpes que se trouvent situées les stations d'hiver étrangères et qu'il faut, pour attirer les touristes étrangers, ne pas les éloigner t op des centres qu'ils sont habitués à fréquenter, et des paysages qu'ils sont accoutumés à voir.

En outre, ni les Pyrénées, où la neige est trop loin des centres habités, ni le Jura, ni les Vosges, où les grands hôtels manquent, ne sauraient convenir à la station d'une ville sportive d'hiver.

Dans les Alpes mêmes, Chamonix est le seul centre possible. C'est le seul où le nombre des hôtels permet de recevoir tous les touristes qui se présenteront, où l'altitude et la température conviennent fort bien à la pratique des sports. Dans la vallée peuvent être installées de vastes patinoires, tandis que les flancs du Brévent ou du Pèlerin se prêtent à merveille à l'établissement de pistes de bobsleigh et de toboggans ou de tremplins de skis. Enfin Chamonix a pour lui cette situation unique au pied du mont Blanc, qui domine de sa tête ronde toutes les montagnes d'alentour.

Mais il ne faut pas se dissimuler que pour arriver à créer en France une station sportive d'hiver, il y a beaucoup, que dis-je, il y a tout à faire. Les stations suisses ont sur nous des années d'avance ; nous avons cet avantage qu'elles peuvent nous servir de modèles et que nous ne nous avançons pas dans l'inconnu. Mais l'esprit français est ainsi fait qu'il hésite devant tout ce qui est nouveau ; et ce misonéisme est surtout sensible dans les populations savoisiennes, de mœurs paisibles et qui répugnent à ce qui peut troubler leurs habitudes. Alors qu'en Suisse on trouve des funiculaires le long de toutes les montagnes et qu'on monte en chemin de fer au Righi ou à la Jungfrau, l'établissement d'une ligne pour le Montauvert a rencontré, dans la région, les plus formidables oppositions. Les poteaux du T. C. F. paraissent aux paysans autant d'ennemis et peu s'en est fallu qu'on brûlât, sur la place de l'Eglise, le Baedeker qui avait osé imprimer qu'on pouvait monter sans guide à la Flégère. Ce moderne autodafé n'eût pas manqué de pittoresque. C'est l'éternelle histoire des cochers de Nice, du tramway d'Aix-les-Bains ou des guides de Cauterets. Il ne faut pas que l'étranger puisse s'écarter d'un centre déterminé. C'est ce qui rend impossible dans nos montagnes chamoniardes la construction de ces Palace comme on en trouve en Suisse, comme on en voit à Evian, à Aix ou à la Côte d'Azur.

A Davos, on vient de dépenser 100.000 francs pour la construction d'une piste de toboggans. Sans aller jusque-là, il est certain qu'il faudra établir une piste permanente sérieuse, une patinoire plus grande que celle de cette année, qui dépassait à peine celle du Palais de Glace. aménager des pistes pour bobsleigh, pour luges, pour skis. Il faudra aussi que les hôtels se décident à rester ouverts l'été et à établir le chauffage cen-

Un campement norvégien.

Les soldats norvégiens, par 30° au-dessous de zéro, dorment sous la tente dans des sacs de couchage. Devant la piste, le lieutenant Pulver (Suisse), le lieutenant Amundsen et le capitaine Gulbrandon (Norvégiens) et le capitaine comte de Lhon (Espagnol).

Le départ pour les courses.

Une originale façon de se rendre aux courses consiste à se faire traîner en skis par un traîneau. Au premier rang, deux sportsmen bien connus : MM. Etienne Giraud et Tissandier.

Le saut en skis vu d'arrière.
Cette photographie représente le lieutenant Amundsen, au moment où il vient de quitter le tremplin.

Le saut vu d'avant.
Cette photographie a été prise au même instant que la première, mais en avant.

tral, qui n'existe que dans quelques-uns d'entre eux, à l'hôtel Couttet, à la Croix Blanche et, depuis cette année, à l'Hôtel des Etrangers. C'est par le sport et par le sport seul que l'on arrivera à donner la vie à nos montagnes en hiver. Il ne faut pas espérer, pour le moment, retirer à nos voisins de Suisse leur clientèle d'Anglais et d'Allemands qui ne renonceront pas si vite à leurs habitudes. Mais les sports d'hiver commencent à se répandre dans le public français. Tous ceux que j'ai vus au dernier meeting se sont promis de revenir au prochain. Ce sont ceux là qu'il faut retenir en France. Il y a là une œuvre d'intérêt général et national, qui vaut la peine d'être menée à bien.

MARCEL VIOLLETTE.

Une autre position.
Voici un autre saut du lieutenant Amundsen dans lequel on remarquera la position très inclinée des skis.

En plein vol.
Pour cette photographie du soldat norwégien Olaf Yeswold, notre photographe était placé sous le tremplin, dans l'axe même de la trajectoire. Le sauteur va toucher terre à 30 mètres de là, pour glisser jusqu'au fond de la vallée avant de s'arrêter.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

A la suite d'un pari perdu à Chamonix, un sportsman célèbre dans l'automobile s'est fait raser la moustache. Quel est ce sportsman?

LES AUTOMOBILES A GLACE

La fameuse course New-York-Paris, dont le départ va être donné dans quelques jours, a remis a l'ordre du jour la question des automobiles a glace. Des expériences, dont on a vu ici même le compte rendu, ont été faites au mont Genèvre. Mais sont-elles convaincantes? Il est préférable d'attendre de voir les voitures a l'œuvre, et alors seulement nous pourrons nous rendre compte de ce qu'elles peuvent être capables d'accomplir dans des pays aussi froids que le Klondyke et le détroit de Behring. Ce ne sera deja pas un mince résultat, même si aucune automobile ne parvient à terminer l'epreuve. Et les constructeurs verront de quel cote ils devront porter leurs efforts pour l'année suivante.

Je me souviens d'un appareil qui fut construit par M. Nez Vigneti pour le gouvernement russe, lors de la guerre russo-japonaise. Il etait très curieux et capable de rendre de grands services dans les moments difficiles que les concurrents de New-York-Paris vont traverser.

La propulsion s'y faisait par deux vis sans fin paralléles qui mordaient légèrement dans la neige durcie ou dans la glace. Ces vis étaient actionnées chacune par une roue d'angle mouvant indirectement un premier pignon d'angle, semblable a celui qu'on trouve dans toutes les automobiles a cardan.

Le moteur, le changement de vitesse, l'embrayage, les freins, tous ces organes etaient identiques à ceux qu'on rencontre communément sur les voitures a essence. Cet appareil réalisait une vitesse de 35 a 40 kilomètres a l'heure.

Pourquoi les constructeurs n'auraient-ils pas essayé ce système, qui certainement leur aurait rendu d'immenses services dans les endroits difficiles? Peut-être ont-ils trouvé de meilleurs dispositifs? Attendons pour juger.

En tout cas, soyons satisfaits de l'organisation de cette épreuve, qui va, sans nul doute, faire accomplir de grands pas vers le progrès. Il est certain que vous n'aurez pas besoin d'adapter ces appareils à vos voitures pour aller vous promener sur les routes, mais n'est-il pas agreable de constater qu'on diminue sans cesse l'espace qui nous sépare de la perfection?

F.-A. Wheel.

Scène d'hiver dans le Central Park, à New-York. Une automobile qui ne craint pas d'être arrêtée pour excès de vitesse.

CYCLISME

Murphy, l'ancien coureur, célèbre par son record du mille en 57 s. derrière locomotive, devenu policeman à New-York.

COLLÉS OU ENTOILÉS ?

L'autre dimanche, au Vélodrome d'Hiver, une partie des spectateurs fit grand tapage au moment de la seconde manche du match Darragon-Guignard. Les cris de « Hou ! hou ! Darragon ! » se firent entendre et le brave champion du monde, l'idole du public avant son départ pour l'Amerique, connut l'amertume de l'emboîtage. Pourquoi ?

Parce que, s'étant aperçu que Guignard, contrairement aux règlements, avait a sa bicyclette des pneumatiques collés, il ne voulait pas prendre le départ. Et le recordman de l'heure fut bel et bien force d'aller changer ses pneus. D'où colère du public, qui était furieux de ce retard. Du public est exagéré, d'une partie du public serait plus vrai. Seuls des gens qui ne connaissent rien au sport s'élevèrent contre cette mesure de prudence prise par Darragon. Celui-ci, qui ne tient pas a se tuer en course et qui, le matin, avait fait une chute a l'entraînement, par suite de l'éclatement d'un pneumatique, ne voulait pas risquer sa vie. Qui pourrait lui reprocher de prendre ses précautions ? Et rien n'est plus dangereux que les pneus collés. Supposez qu'ils sortent de la jante, le coureur ne peut sauver la chute et si son adversaire arrive derrière lui a toute allure, il subit le même sort, d'où bouillie de cyclistes et de pacemakers qui n'a rien de très agréable. Voila ce que redoutait Darragon; il voulait que Guiguard prit des pneumatiques entoilés; il a obtenu gain de cause, et on ne saurait lui tenir rancune de ne pas vouloir risquer ses jours. Il ne s'agit pas du tout d'un acces de mauvaise humeur, mais d'un acte de sauvegarde.

On ne peut lui reprocher de prendre ses intérets.

J. R.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 5 au 11 janvier.

CYCLISME

Dimanche 5 janvier.

Vélodrome d'hiver. — *Match Darragon - Guignard :* 1. Guignard: 2 Darragon.

50 kilomètres derrière tandems: 1. Rutt, 1 h. 1 m. 56 s. 2/5; 2. Seigneur, à 20 m.; 3. Privat, à 2 tours ; 4. Theile (arrêté).

HIPPISME

Dimanche 5 janvier.

Marseille. — *Prix du Parc Borely* (haies 3.200 mètres) : 1. Fine Mouche II, à M. Thiébaux (R. Sauval); 2. Quille; 3. Midinette II. (8 partants.)

Mardi 7 janvier.

Nice. — *Prix d'Essai* (steeple 3.500 mètres) : 1. Para Bellum, a M. Salvator Mayer (R. Sauval) ; 2. Arpenteur; 3. Eddie. (7 partants.)

Jeudi 9 janvier.

Nice. — *Prix des Citronniers* (Haies, 3.000 mètres) : 1. Hidden Tears a M. Lienart (Heath); 2. Bol; 3. Evian. (12 partants.)

Prix de Monaco (Steeple : 3.400 mètres) : 1. Arpenteur, au baron de Jessé-Levas (Urbain David), 2. Jacasse II; 3. Coquet (10 partants.)

SPORTS D'HIVER

Le grand Concours de Ski, qui doit avoir lieu aux Eaux-Bonnes (a 2 heures de Pau, ville où siège le Comité d'organisation), les samedi 15 et dimanche 16 février, se terminera par diverses excursions dans les Pyrénées (lundi 17 février a Cauterets, mardi 18 fevrier a Gavarnie, mercredi 19 février a Bagnères-de-Bigorre), au cours desquelles tous les sports d'hiver, tels que la luge, le tobogan, le bobsleigh et le patinage seront mis en pratique.

Petite Bourse des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Nous sommes acheteurs :

1° Au prix de **2 francs** l'exemplaire, des numéros suivants:

Vie au Grand Air, Nos 5. 126, 134. — *Art et Artistes*, Nos 6, 7, 8, 10, 11.

2° Au prix de **1 franc** l'exemplaire, des numéros suivants :

Vie au Grand Air, Nos 1, 4, 33, 143, 180. — *Femina*, Nos 5, 17, 22, 71. — *Je sais tout*, Nos 1, 14. — *Musica*, Nos 2, 5, 8, 11, 22, 50. — *Fermes et Châteaux*, No 9.

Ces numéros doivent nous parvenir franco, 90, avenue des Champs-Elysées. Le montant en est expédié par retour du courrier.

Cette liste annule les précédentes.

Voir les avantages aux abonnés. p. III des annonces.

ATHLÉTISME

Mme Bucquet, l'une des meilleures joueuses de golf de la Boulie, où elle fait chaque année ample moisson de premiers prix.

LA QUESTION DE L'AGE

Les *Sports* ont ouvert une enquête auprès de leurs lecteurs pour savoir quel était le plus avantagé dans un match de boxe : celui qui n'a pas 25 ans ou celui qui les a dépassés ? Quelques opinions intéressantes ont été émises, notamment par mon excellent confrère Léon Sée, qui donne la preference a l'homme qui a dépassé le cap des 25 ans. Sa théorie n'est pas basée sur l'expérience qu'il aurait pu tirer de quelques rencontres, mais sur l'étude du corps humain.

Et de fait, au lieu de palabrer et de ratiociner, n'eût-il pas été plus simple et plus normal de s'appuyer sur l'anatomie pour prendre ses arguments ? Je partage completement l'avis de Léon See et, n'ayant pour vous rien de caché, je vais vous dire pourquoi.

L'ossification n'est terminée, chez un homme, qu'à l'âge de 25 ans, pas avant. Vous vous rendez compte immédiatement que le boxeur plus jeune est, par conséquent, plus fragile, plus délicat, quelle que soit sa structure. Et surtout en boxe. Je m'explique : Le xiphoïde, qui se trouve à la base du sternum, près de l'estomac, est le dernier à terminer son ossification complète et il n'a jamais accompli ce travail avant 25 ans. Or, dans le hook à l'estomac, coup qui provoque le knock-out, le boxeur doit toucher a cet endroit et si, n'ayant pas visé exactement, il ne touche pas au bon endroit, il n'obtient pas le résultat désiré, mais il affaiblit et handicape considérablement l'adversaire qui n'a pas 25 ans, alors que celui qui est plus âgé peut supporter le choc. Je crois que la question de l'âge n'importe qu'en cette circonstance. Mais j'avoue qu'en réalité rien ne peut suppleer à la science.

Jacques Mortane.

HIPPISME

M. L. de Romanet, l'un des plus grands propriétaires et gentlemen-ridders de province, causant avec le jockey Lespinasse.

LA GLORIEUSE INCERTITUDE

Ce n'est pas seulement sur le turf que, d'après l'expression célèbre, cette glorieuse incertitude se fait sentir. Les annales de l'élevage sont la pour nous prouver que le hasard est souvent un grand maître; la race chevaline est soumise à ses lois ou a son anarchie, si vous voulez, tout comme les pauvres humains. Chacun se rappelle la carrière si agitée du fameux Godolphin Arabian, celui qui fut, avec le Darley Arabian, l'ancêtre des belles races anglaises : il avait été donné a Louis XV par le bey de Tunis; après une série de vicissitudes il traînait modestement une pauvre charrette dans les rues de Paris, lorsqu'il fut acheté par un Anglais, M. Coke; celui-ci ramena son acquisition en Angleterre et la céda a un propriétaire de taverne, qui la vendit enfin à Lord Godolphin. Dans le haras de son nouveau maître, l'Arabian joua tout d'abord le rôle de boute en train, jusqu'à ce qu'un jour on l'admit à suppléer le sire du lieu, mal disposé.

Le turf russe nous offre, cette année, un exemple qui, sans être aussi agrémenté de péripéties feuilletonnesques, nous montre encore cependant le triomphe du hasard. En 1904, un éleveur russe, M. Ilovaiski, envoya en Angleterre une de ses poulinières, Rhéa Sylvia, afin de la faire saillir par un étalon dont je ne me rappelle plus le nom; par le même convoi le baron Sztengla expédiait une de ses poulinières, Nie Wydawai, destinée a la saillie de Collar. A leur arrivée en Angleterre, les deux juments furent envoyées à l'établissement du prince Soltykoff, mais là, se produisit une confusion, très excusable d'ailleurs par ce fait que les deux bêtes se ressemblaient beaucoup. Bref, ce fut Rhéa Sylvia qui reçut les services de Collar. Le plus beau de l'histoire c'est que le produit de cet accouplement d'inadvertance vient de faire ses preuves, au cours de la dernière saison : c'est une jolie pouliche de deux ans, bai brun, Rakicta II, qui s'est affirmée comme l'une des meilleures de sa génération. Son chiffre de gains s'élève à 5.870 roubles; et sa dernière victoire dans le Criterium pour 2 et 3 ans a été remportée avec une extrême facilité devant le gagnant du Derby de Varsovie et du Prix de Sa Majesté à Saint-Pétersbourg.

Boïard.

UN HOSPICE DE CHEVAUX

Ce cliché représente la vue générale des boxes d'un hospice de chevaux à Acton. Les hospitalisés savent que c'est l'heure du repas et passent la tête à leur porte pour voir si on leur apporte à manger.

Le général vénézuélien Corao, propriétaire d'une écurie vient d'être arrêté à Nice sur la plainte de son gouvernement.

CIRCUITS OU AUTODROME

Par Henri BRASIER

Vérités et défauts des divers circuits — Pour l'avenir de l'automobile, que vaut-il mieux ? Les courses sur route ou sur piste ? — A bas les monstres que nous vaudra l'autodrome

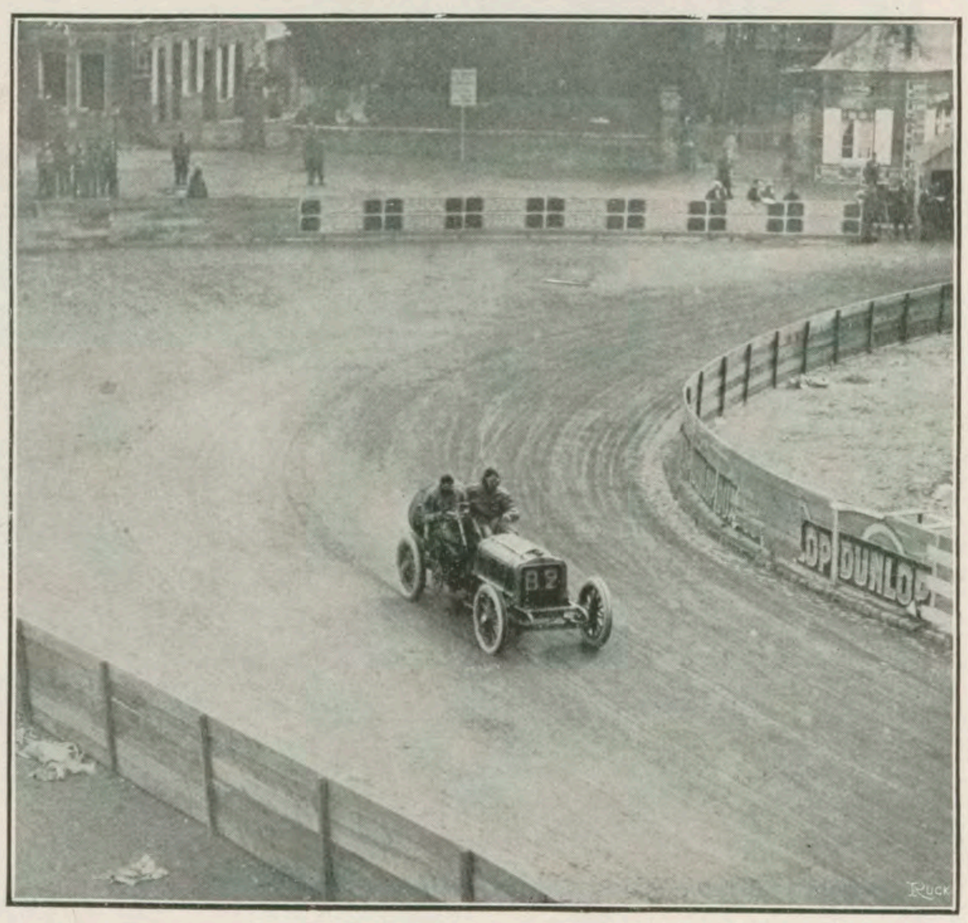
CHAQUE année, à cette époque, la question se pose du choix d'un circuit nouveau pour disputer le Grand Prix de l'Automobile Club de France. On ignore encore quel sera le circuit désigné cette année. Cependant, dans l'intérêt des constructeurs, dès après le Salon, on devrait les fixer ; une voiture de course ne s'établit pas en quelques semaines, et jamais on n'est prêt trop tôt. Suivant le choix du circuit, on peut être appelé à modifier certaines pièces, et les ingénieurs seraient très heureux de ne pas avoir eu à travailler pour rien.

En effet, le Circuit des Ardennes françaises n'avait rien de commun avec le Circuit d'Auvergne, pas plus que celui du Mans avec celui de Dieppe. Il y a dans la construction des voitures et dans leur mise au point une série de petits détails qui n'échappent pas aux connaisseurs, et ces détails justement ne peuvent être établis définitivement qu'après un examen attentif des chemins sur lesquels courront les voitures.

Y a-t-il un circuit type ? Evidemment non, tous ont leurs mérites et tous ont leurs inconvénients. Un circuit trop difficile fait travailler beaucoup plus les freins, l'embrayage et le changement de vitesse qu'un circuit uniformément droit. Un circuit très montueux a son intérêt, mais le circuit très plat a des avantages. Sur un circuit où l'on peut s'étendre, le moteur travaille en plein de bout en bout, c'est parfait, mais les autres pièces de la voiture n'ont qu'une mince besogne à fournir. Vous voyez donc qu'on ne saurait décréter d'avance que tel circuit est à redouter parce qu'il est trop plat ou trop difficile. Un circuit très varié possède de grandes qualités, mais n'est pas commode à découvrir, — et puis, il faut bien le dire, — on ne désigne pas seulement un ensemble de routes pour y faire disputer la course parce qu'elles sont larges et bien roulantes. Des questions pécuniaires entrent en jeu, et ne faut-il pas aussi se préoccuper des ressources du pays et de la proximité de Paris, — qui a son intérêt, puisque, aussi bien, l'Automobile Club de France comme un simple particulier doit équilibrer son budget. Or, si le circuit est trop éloigné, on ne se dérangera pas, l'A. C. F. ne rentrera pas dans les frais énormes que nécessite une telle épreuve, et deux ou trois fours pourraient détourner les dirigeants de l'organisation d'une épreuve indispensable à l'industrie française.

La vérité est qu'il faudrait découvrir un ensemble de routes sur lesquelles on pourrait courir ou essayer ses voitures en tous temps. On avait parlé d'un gigantesque autodrome autour du Puy de Dôme. Ce serait parfait. Evidemment, les frais de première installation seraient énormes, mais il ne s'agit pas de les discuter ici. Il faudrait que ce circuit colossal soit coupé d'une série de routes et, si j'ose prendre une comparaison, qu'il y ait, comme à Auteuil, plusieurs pistes. En effet, — et c'est là une très grave question — il est indispensable, si nous voulons que les épreuves automobiles gardent leur importance, que nous nous éloignions de plus en plus du monstre : j'entends par là non pas la grosse voiture, dont on exagère simplement le moteur et dont toutes les pièces sont établies pour devenir des pièces commerciales ; par monstre j'entends parler de châssis fantastiques établis pour la circonstance, de châssis dont on a supprimé les pièces jugées inutiles pour disputer un type d'épreuves. Et vous savez parfaitement à quoi je fais allusion. Si, étant donné la multiplicité des parcours, on n'indiquait qu'au moment du départ la route à parcourir les concurrents seraient bien obligés d'établir des voitures capables d'effectuer les courses les plus diverses.

Je suis absolument contre cette sorte d'autodrome telle qu'on a voulu en établir chez nous. A Brookland on a déjà vu les plus fantastiques véhicules ; les coureurs ont découvert le coup de cravache de l'oxygène, qui peut détruire irrémédiablement les cylindres les plus résistants. Si on ne met pas le holà, il est de toute évidence que nous



Au circuit de Dieppe.

Barras prenant le virage de Londinières. Là, un conducteur accrobate ne suffit pas, il faut une voiture robuste et non de ses engins fantastiques que l'on rencontre sur les autodromes.

ne verrons sur les autodromes de cette espèce que des voitures spécialement établies pour le bizarre métier qu'on exige d'elles. Loin d'être un travail utile et nécessaire, la course ne deviendra plus qu'une exhibition émouvante pour les amateurs de sensations fortes ou les parieurs.

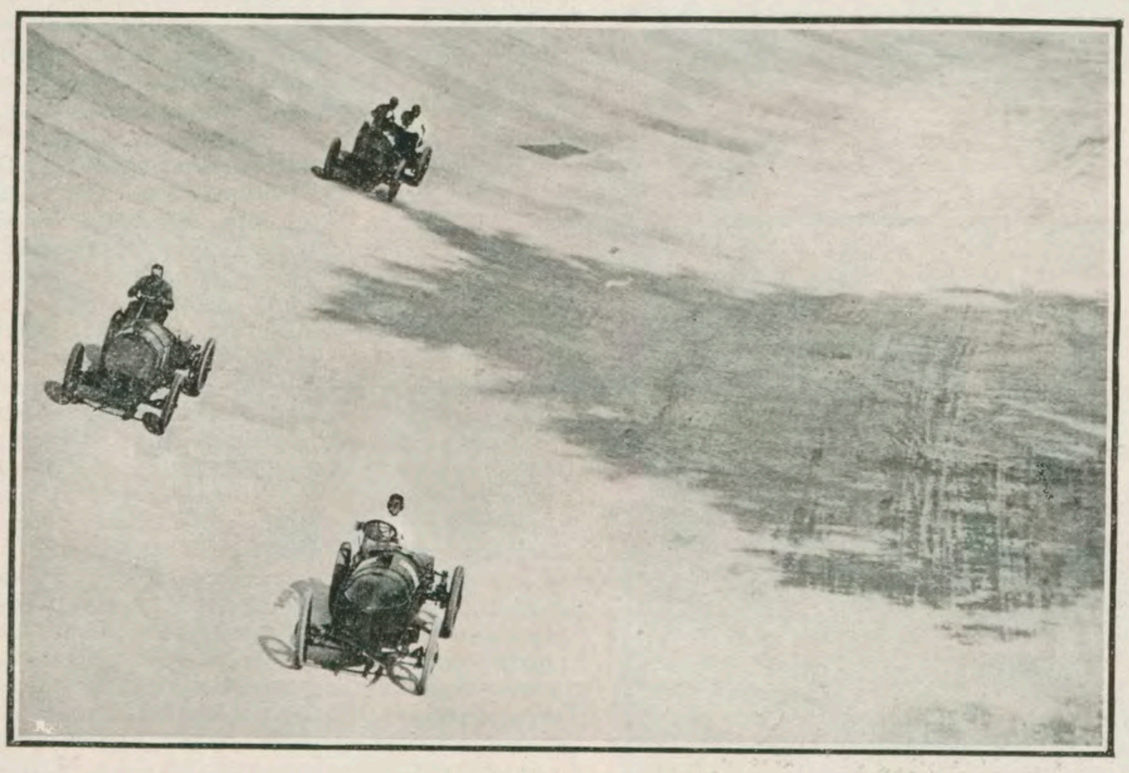
En dépit de ce que l'on a pu dire, la course a valu chaque année des progrès intéressants ; à chaque course a coïncidé un nouvel effort de toute l'industrie et qui a profité à l'industrie toute entière. C'est notre champ d'essai, mais il faut que ce champ d'essai se rapproche le plus possible de la route ordinaire, pour que le client puisse profiter, en achetant un châssis d'un type courant, des bienfaits retirés de cette leçon.

Si la voiture commerciale et la voiture de course n'ont plus aucun rapport, non seulement ce progrès ne se maintiendra pas, mais il est de toute évidence que le client, qui n'est pas si sot qu'on veut le croire, n'ira pas à des maisons dont le seul souci sera de décrocher d'inutiles victoires sur une piste qui n'a aucun rapport avec les chemins.

Jusqu'à présent, nous avons eu la sagesse de ne pas nous emballer ; malgré les mille difficultés d'organisation, des empêchements surgis à chaque minute et de la mauvaise volonté d'un grand nombre, nous avons échappé à l'autodrome et nous en sommes restés au brave circuit, qui coûte cher, certes, mais qui nous donne les meilleurs enseignements. Que celui de 1908 soit plat, montueux, facile ou difficile, peu importe ; de toutes façons, les voitures qui sortiront à leur avantage d'une bataille rigoureuse prouveront par cela même qu'elles sont parfaitement établies. Ne croyez pas que cette perfection se borne aux trois ou quatre châssis montés pour l'épreuve, toutes les voitures profiteront de l'expérience acquise, je le répète encore, mais si, retenus par des considérations financières, nous en arrivons à établir un autodrome à l'instar de ceux qui existent, autant supprimer les grandes épreuves. Les maisons sérieuses n'iront pas perdre sur les pistes un temps précieux pour faire des essais qui ne serviront ni à leur gloire, ni à leurs intérêts.

Si, par miracle, on réalisait cet autodrome gigantesque et varié dont il a été question, alors ce serait parfait, et l'expérience renouvelée plus souvent d'épreuves sérieuses donnerait aux automobilistes cette certitude que si la course est un sport, puisqu'elle exige une énergie et un sang-froid merveilleux du conducteur, du moins c'est un sport plein d'enseignements, dont la petite voiture profite aussi bien que la grosse.

HENRI BRASIER.



Sur l'autodrome de Brooklands.

Les virages sur un autodrome n'ont aucun rapport avec ceux que l'on rencontre sur la route, de là la création de monstres automobiles pour rouler sur ces pistes.

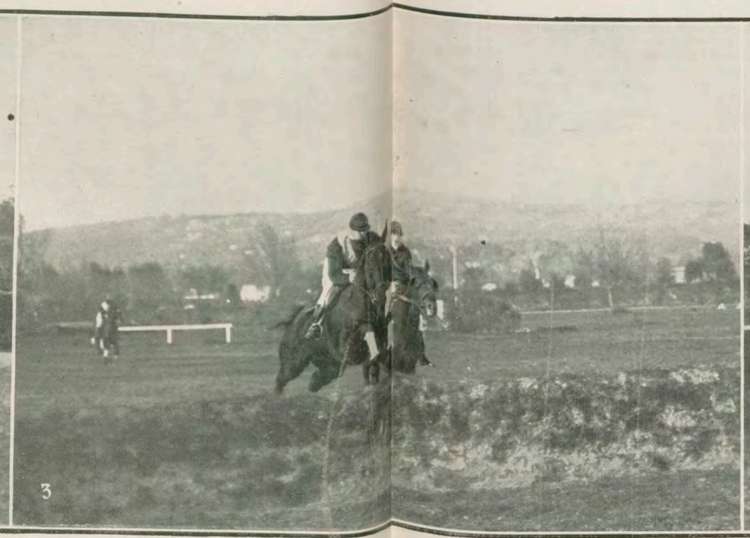
LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE

Par RENÉ RIONDET

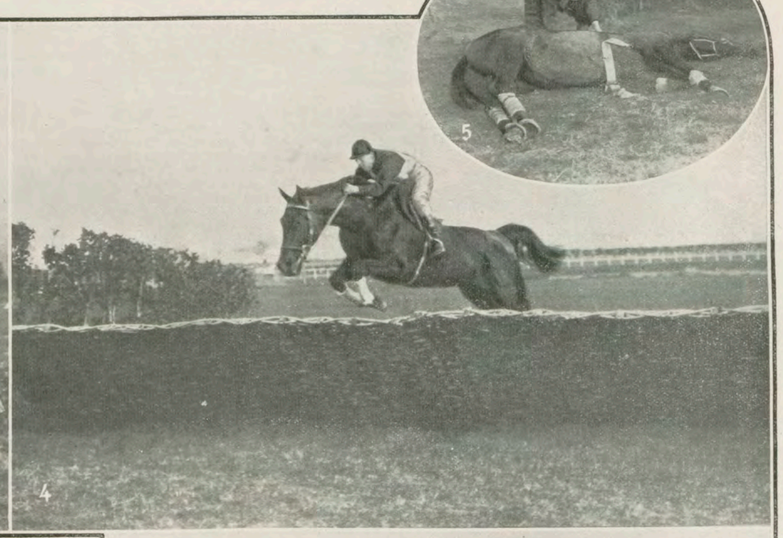
(Clichés de notre envoyé spécial.)

1

2



3



4

5

Le Grand Prix de Nice. (Steeple, 100.000 francs, 5.000 mètres).

— 1. R. Sauval rentre aux balances après sa chute avec Para Bellum. — 2. Le saut d'une claie. Dès le début Hamed a mené le train devant les dix autres concurrents. — 3. Le saut du talus. Hamed, toujours en tête, franchit le talus avec un de ses compagnons d'écurie. — 4. Hamed, à M. Ch. Liénart (Heath), franchit la dernière claie avec une bonne avance sur ses adversaires. Il triomphera par quatre longueurs, devant Cake Walk. — 5. Para Bellum, tombée au bull finch, reste étourdie.

Le Meeting de la Côte d'Azur bat son plein à Marseille a offert un lever de rideau très intéressant ✍ Le programme de Nice se déroule maintenant : il nous a montré déjà le Grand Prix, dont l'allocation dépasse les cent mille francs ✍ Quelques notes sur les concurrents de l'épreuve ✍ La course ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

La température sibérienne, qui sévit en ce moment à Paris, fait encore ressortir les délices du climat Niçois. Aussi, mettant à part les épreuves de trotting que les Parisiens semblent avoir tout à fait admis au droit de cité, je crois que personne ne songera à réclamer pour le moment la prolongation des réunions d'Auteuil durant les froidures de l'hiver. Nice est d'ailleurs, à l'heure actuelle, un véritable centre de parisianisme : chevaux, entraîneurs et propriétaires s'y retrouvent, les uns comme sur les boulevards, les autres comme sur les allées d'entraînement de Chantilly ou de Maisons-Laffitte. Ajoutez à cela le soleil, le ciel bleu et la mer chatoyante, et vous reconnaîtrez que cela vaut mieux que toutes les fêtes de patinage sur le lac du Bois de Boulogne.

Les épreuves de Marseille nous ont montré l'excellente forme de l'écurie Thiébaux. La casaque rose et noir était représentée par sept concurrents ; elle a remporté, dans les douze courses du programme, six places de premier, quatre places de second et quatre places de troisième. L'honneur de ce succès revient à l'entraîneur Davis, qui, par une juste contre-partie, ne semble pas très heureux, pour le moment, avec les représentants de M. Fischhof. Le rôle du champion du Midi a été tenu par Epine Vinette ; elle a mené à la victoire les couleurs de son sympathique propriétaire et entraîneur, M. L. de Romanet. Mais le triomphateur de la réunion a été Coquet, le gagnant du morceau de résistance, le Prix Massilia. On n'a pas oublié la série de prix à réclamer qu'il remporta, alors qu'il était sous la direction de Nash Turner. Confié aux bons soins de Parfrement le voilà qui se met à jouer les premiers rôles.

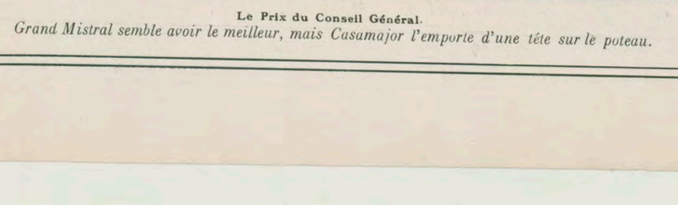
Le meeting de Nice a débuté très brillamment. Le succès qu'il obtient chaque année est la juste récompense des efforts accomplis par les rédacteurs du programme. Cet hiver, une journée ayant été supprimée, les allocations devenues disponibles viennent augmenter celle des autres épreuves. Les 36 courses sont ainsi dotées d'un budget de 343.100 francs : sur cette somme globale, 39.000 francs vont aux prix à réclamer ; 92.600 francs aux épreuves à poids pour âge, dont 64.600 francs pour les steeple chases et 28.000 francs pour les haies ; 211.500 francs aux handicaps, dont 139.000 pour les steeple chases et 72.500 francs pour les haies. Cette énorme proportion (61,6 0/0), réservée aux handicaps, appelle une légère objection : la prospérité du meeting est suffisamment assurée maintenant pour que l'on ne soit pas obligé de recourir à ce genre d'épreuves dans le but d'attirer les concurrents. On pourrait peut-être revenir peu à peu à des limites qui s'écarteraient moins de l'esprit du paragraphe XIII de l'article 66 du Code des steeples ; je dis bien « de l'esprit », car, par une anomalie singulière, la lettre n'a pas à être appliquée ici.

Les premières journées de Nice ont été très réussies : les résultats auxquels elles nous ont permis d'assister, n'ont servi qu'à rendre plus serrée l'épreuve du Grand Prix. Nous avions pu apprécier, en effet, l'excellente forme de l'écurie Liénart par les victoires de La Valeuse et d'Hidden Tears et par les places d'Hamed, de Jacasse II, d'Eddie et d'Allegro II ; d'un autre côté, les représentants Pfizer avaient manifesté leur état de préparation par les victoires de Marco III et de Casamajor et par la place de Roi du Monde ; enfin Para Bellum, en triomphant à douze livres d'Arpenteur, le futur vainqueur du Prix de Monaco, avait posé nettement sa candidature. Bref, tous les éléments étaient réunis pour assurer le succès de la journée : l'intérêt technique, le concours du soleil, la présence d'une assistance brillante et nombreuse.

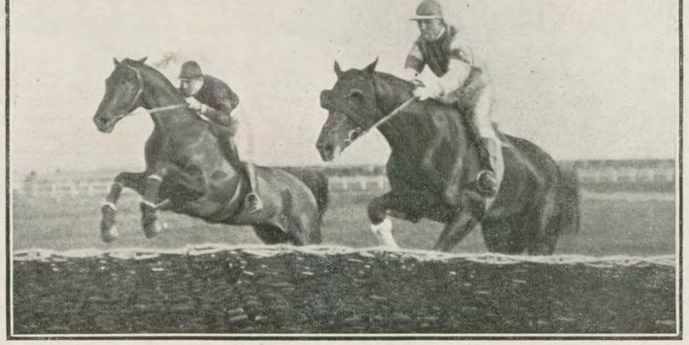
Le lot du Grand Prix s'est composé de onze partants, qui se présentaient comme une véritable élite de la spécialité ; je ne m'avance pas énormément en m'exprimant ainsi ; car, à l'heure actuelle, cette élite ne s'élève pas beaucoup au-dessus du reste des spécialistes. Enfin, il faut se contenter de ce que l'on a. Deux quatre ans tentaient la chance, sans grand espoir, du reste ; on doit remarquer, en effet, que, depuis que la distance de la course est fixée à 5.000 mètres, jamais un quatre ans ne l'a remportée. Le fait n'a rien d'étonnant ; alors qu'au mois de juin les représentants de cette génération recevront dans le grand steeple de Paris quinze et vingt livres des chevaux âgés, ici, au commencement de l'année, ils doivent souvent, selon l'appréciation du handicapeur, rendre du poids à certains de leurs aînés. C'est une tâche excessive, étant données la distance et la sévérité du parcours. La course ne demande pas un long récit : le vainqueur, Hamed, a pris la tête au début, et a gagné sans être inquiété. Déjà deux fois victorieux, son propriétaire, M. Liénart, n'avait pas caché son désir de faire le trust du Grand Prix de Nice : il avait mis en ligne cinq concurrents ; grâce à l'habileté de son sympathique entraîneur, Charles Carter, il y a réussi. Nous leur adressons, à tous deux, nos sincères félicitations.

RENÉ RIONDET.

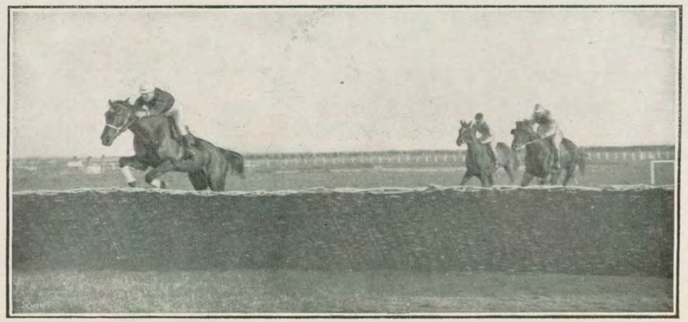
Le saut du bull-finch dans le Prix de Monaco.
Coquet a mené toute la course et a fini troisième, derrière Arpenteur et Jacasse II.



Le Prix du Conseil Général.
Grand Mistral semble avoir le meilleur, mais Casamajor l'emporte d'une tête sur le poteau.



La dernière haie dans le Prix de Monaco.
Monté par son entraîneur, Urbain David, Arpenteur a remporté une plaisanie victoire



Le Prix d'Essai.
Para Bellum, future concurrente du Grand Prix de Nice, bat Arpenteur de cinq longueurs.

LES DIVERS ENTRAINEMENTS

Valeur de l'effort d'un coureur derrière moto et derrière tandems ✍ Différence entre les deux entraînements ✍ Reprises et manière de « coller » ✍ ✍ ✍

Les différentes courses disputées cet hiver derrière tandems ont montré que le goût public n'était pas si complètement gâté par l'habitude prise de voir un coureur rouler facilement à quatre-vingts à l'heure dans le sillage d'une motocyclette.

Les spectateurs — peut-être parce que les Georget, le Rutt, les Passerieu, les Seigneur, les Theile sont infiniment populaires — ont manifesté leur enthousiasme pendant les épreuves. Nous devons nous en réjouir, car, en somme, rien n'est plus athlétique que de voir ces rois du demi-fond coller derrière leurs tandems. L'effort de l'homme semble beaucoup plus pénible qu'avec n'importe quel autre genre d'entraînement. Et quand, l'autre jour, Theile a battu le record de l'heure, avec 50 kilom. 296, on ne peut se figurer les ovations qui lui furent faites.

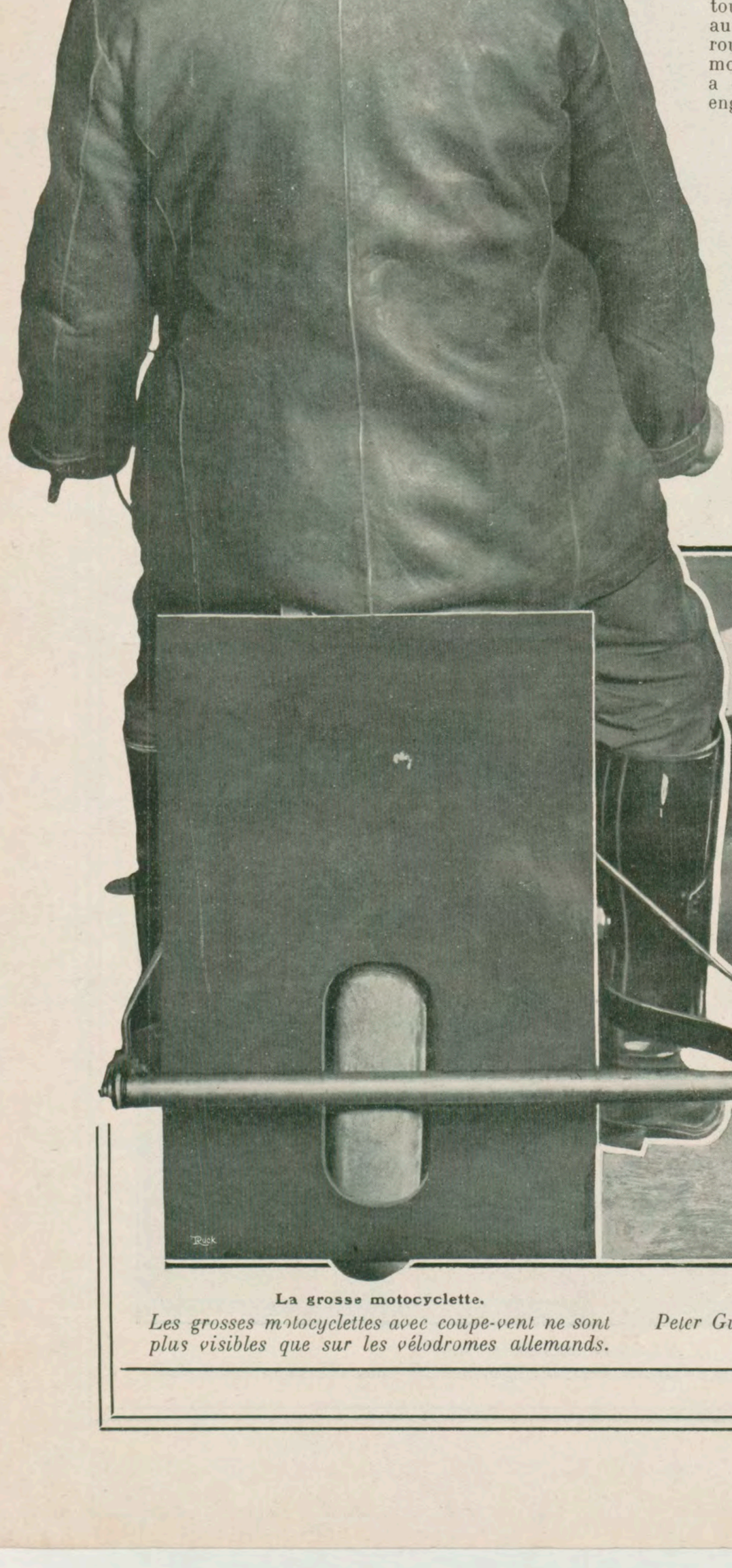
Il est évident que lorsque, dans la même réunion, on voit une course derrière moteurs et une course derrière tandems, l'impression de vitesse chère à la majorité des spectateurs est bien atténuée. Un homme qui colle à des équipes plus ou moins habiles donne une impression soit de facilité trop grande, ou d'effort rageur. Si l'homme est en dedans de son action, il a l'air de se promener, mais dès que l'allure s'accentue, il peine.

Si l'on compare l'abri fourni par les motocyclettes de différents types et celui que procure le tandem, on se rend compte facilement de la différence du travail. Les chiffres suffisent d'ailleurs amplement à donner une idée de la qualité de l'effort demandé au coureur. Derrière les motocyclettes à coupe-vent, — je ne parle pas du record de l'heure, établi sur une piste extraordinairement vite et dans des conditions tout à fait favorables, — les hommes arrivent en moyenne à couvrir dans l'heure autour de 88 kilomètres; derrière grosses motocyclettes, avec rouleau contre la roue, on dépasse les 80; le rouleau reculé de trente centimètres amène à 75, et la petite motocyclette n'a guère permis de dépasser 71. Derrière tandems, Theile seulement a dépassé 50. Plus de vingt kilomètres de différence avec le moins puissant des engins mécaniques, près de 50 0/0 d'écart avec la guérite des records.

Mais cet abri merveilleux qui donne à n'importe quel coureur de second ordre l'occasion de victoires heureuses, n'est pas cependant l'unique cause de la différence du labeur.

La motocyclette, en principe, marche régulièrement. Bien réglée, elle emmène l'homme sans à-coups, d'un train vite mais régulier, qui ne varie pas son action : elle lui permet d'employer des multiplications formidables et les jambes, après un départ assez dur, n'ont plus qu'à assurer la course sans rompre l'effort et sans désunir l'action. Au contraire, derrière des tandems, le train n'est jamais régulier. Les équipes formées par des hommes de classe vont généralement trop vite, dès que l'homme est sur leur roue ils poussent sans se préoccuper de savoir l'allure à laquelle il marchait au tour précédent. Effort pour le coureur qui démarre pour se cramponner à l'équipe. Au bout de deux tours, celle-ci est à bout de souffle et ralentit. A-coup brusque, l'entraîné est obligé de ralentir jusqu'à ce qu'une équipe nouvelle revienne lui imposer un nouveau démarrage.

Pour pouvoir ne pas se lasser de ces efforts répétés, les spécialistes emploient des multiplications assez faibles. Seulement, n'est-ce point guérir le mal par le mal qu'agir ainsi? Car ces petites multiplications ont un inconvénient: elles essoufflent le coureur lorsque les équipes s'emballent, et la cadence n'est



La grosse motocyclette.

Les grosses motocyclettes avec coupe-vent ne sont plus visibles que sur les vélodromes allemands.

Peter Guenther derrière Kruger.

Peter Guenther, qui n'a pas brillé à Paris, au Vélodrome d'Hiver, est un des meilleurs coureurs allemands derrière grosse motocyclette avec coupe-vent.

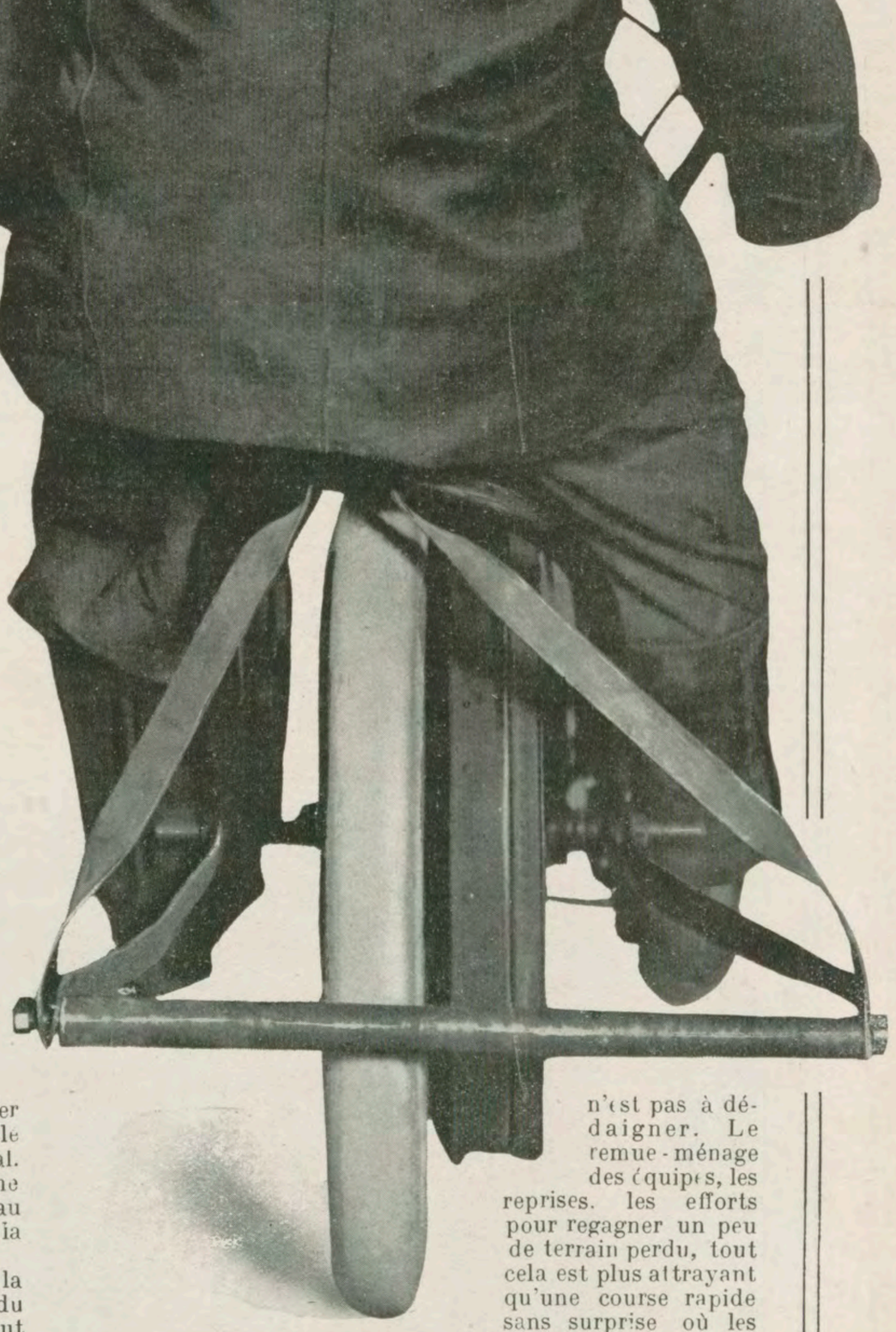
Derrière tandem

Emile Georget est l'un des meilleurs coureurs derrière tandem, entraînement qui nécessite un effort plus athlétique de la part des stayers.

jamais aussi nettement rythmée qu'avec une multiplication plus forte. On citera vainement l'exemple de Major Taylor tournant derrière motocylette, à Buffalo, avec un développement de sprinter. Major Taylor possède une souplesse incomparable et une vitesse de jambes que peuvent lui envier les cracks les plus rapides; ce ne sont pas des routiers comme Georget ou Passerieu qui peuvent lutter avec lui sur ce point. Je crois que derrière tandem, un habitué de la piste aura, à classe sensiblement égale, toujours l'avantage sur un routier. Il faut une souplesse infinie pour résister aux à-coups constants et au changement de train; le routier, si bouledogue qu'il soit, ver a ses muscles s'ankyloser à ce petit jeu et c'est le coureur habitué à la piste qui résistera beaucoup mieux, parce que son coup de pédale plus sûr donne à ses muscles une souplesse supérieure.

D'autres raisons encore prouvent que le travail derrière tandems n'a aucun rapport avec celui derrière moteurs. Ne serait-ce que la façon de coller. Derrière le rouleau, le stayer n'a aucun souci, il lui faut un peu d'adresse pour ne pas sortir du sillage et c'est tout, il peut entrer dans le rouleau, il n'en subira nul dommage : avouez que derrière son entraîneur il est parfaitement abrité. Au contraire, derrière tandem, le coureur a le constant souci de ne pas toucher la roue de l'entraîneur; il ne peut pas coller aussi près qu'il le voudrait, au moindre choc, il ferait connaissance avec la fatale chute. L'équipier d'arrière du tandem est beaucoup plus éloigné de son suiveur que le conducteur d'une motocyclette, que la tête de l'entraîné vient parfois heurter. Si le train ralentit brusquement, pour ne pas entrer dans la roue du tandem, le coureur colle sur le côté, il n'est plus protégé, il est obligé de fournir un effort considérable que ne connaissent pas ceux qui sont aspirés dans le sillage d'une motocyclette. Une autre cause de fatigue est la multiplicité des reprises. Les meilleurs tandems ne peuvent assurer le train que durant trois tours au maximum : d'où changement d'équipes constant. Jadis, les entraîneurs savaient faire parfaitement les reprises, aujourd'hui, il suffit d'assister à une course derrière équipes de tandems pour voir combien savent peu leur métier les entraîneurs d'occasion. Ou bien ils démarrent trop tôt, et le coureur est obligé de faire un gros effort pour prendre la roue, ou bien ils démarrent trop tard, et le suiveur, après avoir ralenti, est contraint de redémarrer. Rien n'est aussi pénible que ces heurts dans le train, et il faut des muscles et un cœur solide pour résister. Derrière motocyclettes, les reprises sont très rares; généralement les engins sont assez au point pour tirer l'homme d'un bout à l'autre d'une course, l'action est soutenue et nul à-coup ne vient imposer à un stayer des efforts imprévus et désastreux. Le bon entraîneur, lorsqu'il veut de l'avance, le fait progressivement et n'impose pas à son coureur un changement de train brutal. Il n'en est pas de même derrière tandems; entre une équipe de « toquards » et une équipe de fins sprinters, on trouve des différences de deux ou trois secondes au tour. Tous ceux qui ont un peu roulé à bicyclette se rendront compte de la lassitude que peuvent causer de tels changements dans l'allure.

Ce qui, mieux que tout, démontrera la valeur de ces efforts athlétiques, est la comparaison entre le record de l'heure sans entraîneurs de Berthet et celui du record de l'heure derrière tandems. Un peu plus de 8 kilomètres, voilà ce que peut gagner un homme tiré de bout en bout sur un homme livré absolument à lui-même. Le succès des courses derrière tandems est prouvé; en dépit du plaisir que les spectateurs prennent à voir filer à quatre-vingts à l'heure un stayer derrière moto, ils ont au moins ce bon sens de goûter un plaisir très sportif lors d'une rencontre moins rapide mais plus athlétique où les hommes sont contraints à un plus grand effort. Et vraiment le côté spectacle, – puisqu'il doit entrer en ligne de compte, — n'est pas à dédaigner. Le remue-ménage des équipes, les reprises. les efforts pour regagner un peu de terrain perdu, tout cela est plus attrayant qu'une course rapide sans surprise où les hommes triomphent surtout selon les caprices de leurs engins mécaniques.



La petite motocyclette.

La petite motocyclette empêche d'obtenir des vitesses aussi grandes, mais elle est moins meurtrière que la grosse moto.

Robert Dieudonné.

LE PRIX LEMONNIER

Le départ du Prix Lemonnier.
Les coureurs, encore groupés, viennent de s'élancer de la Grille de Picardie, à Versailles, où le départ leur a été donné.

L'épreuve classique sur route, le Prix Lemonnier, disputée de Versailles à la Croix-Catelan, a été gagnée dimanche par J. Keyser

L'intérêt du Prix Lemonnier a été très amoindri par l'abstention du crack montrougien Ragueneau. Il eût été intéressant de le voir aux prises avec J. Keyser. Malgré cela, la course fut disputée avec acharnement, et, quoique n'ayant pas d'adversaires capables de le mettre en difficulté, le champion de la Société Générale a terminé les 12 kilom. 800 du parcours dans le temps de 43 m. 29 s. 1/5.

Vous avez dû être étonnés, en lisant « le champion de la Société Générale », lorsque je parlais de Keyser. Oui, ce jeune coureur n'appartient plus au R. C. F. La raison qui l'a poussé à quitter le club doyen est trop sérieuse pour qu'on puisse lui reprocher d'avoir abandonné l'équipe où il avait fait ses débuts et où il était devenu presque invincible. Voulant avoir une situation à la Société Générale, il fut admis à y entrer à la condition qu'il abandonnerait le Racing pour le Club Athlétique de la Société Générale.

Ce que fut la course de Keyser ? Presque dès le départ, il prit la tête et il franchit la côte de Picardie à une vive allure. A Ville-d'Avray, le Montrougien Staath parvenait à le lâcher de plus de 50 mètres, mais après une longue chasse, le champion de France de cross le rattrapait à Saint-Cloud. Les deux rivaux s'en allaient ensemble et arrivaient ainsi au pont de Suresnes. Au Bois de Boulogne, Keyser démarrait et parvenait à prendre 150 mètres à Staath, qui finissait second.

J. M.

A Saint-Cloud.
Broussey, Ragueneau, Courbaton et Verrier, qui sont dans le peloton de tête, passent à Saint-Cloud.

L'arrivée au R. C. F.
Keyser arrive premier au R. C. F. Il a effectué le parcours en 43 m. 29 s. 1/5.

Le vestiaire.
Rien de plus pittoresque que de voir les coureurs rechercher leurs vêtements qu'une voiture a apportés de Versailles.

H. FARMAN GAGNE LE PRIX D'AVIATION

1

2

3

4

HENRI FARMAN A VOLE UN KILOMETRE EN CIRCUIT FERME

1. MM. Deutsch de la Meurthe et Archdeacon, qui avaient doté de 50.000 francs le Prix d'Aviation remporté par H. Farman. — 2. C'est à l'aide d'une bicyclette qu'on a mesuré le parcours effectué par l'aéroplane d'Henri Farman. — 3. M. Deutsch de la Meurthe félicite Henri Farman. — 4. Un virage : Henri Farman avait réuni la Commission de l'Aéro-Club lundi matin 13 janvier. Il s'est élancé sur son appareil et accomplissait son vol sensationnel, couvrant le parcours en 1 m. 28 s. (moteur "Antoinette").

La matinée du 13 janvier restera une grande date dans l'histoire de l'aviation. H. Farman a réussi à couvrir un circuit fermé d'un kilomètre en aéroplane.

UNE CHASSE A COURRE DANS LA FORÊT DE CHANTILLY

LA DUCHESSE DE CHARTRES ATTENDANT L'ATTAQUE

Le duc et la duchesse de Chartres offrent chaque semaine deux chasses à courre à leurs invités. Rien n'est plus pittoresque que de voir évoluer leur célèbre équipage dans les allées de la forêt de Chantilly. Dans ce centre éminemment sportif, ces chasses sont toujours très suivies. Notre photographie représente la duchesse de Chartres, avec sa meute, attendant l'attaque. La duchesse de Chartres est l'une des meilleures et des plus intrépides amazones de chasse à courre.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons vient de faire ses débuts de professionnel chez Mange-Matin, dans sa baraque de la foire de Bordeaux. Le premier soir, il a fourni une lutte en se faisant passer pour l'amateur qui réclame un gant dans la foule. Naturellement se rencontrant avec un lutteur, il était entendu qu'il serait tombé, mais il fait si brillante contenance qu'il recueille les ovations de la foule et que son patron se décide à le faire débuter le lendemain. Nous allons voir Paul Pons dans son nouveau métier.

▫ ▫ ▫

IV

— Il faudrait voir à te frusquer un peu proprement, me dit le soir le père Bénèze qui surveillait mon équipement. Tu montes en parade, tâche de frimer si tu veux avoir l'air de quelque chose.

La troupe de Mange-Matin s'habillait dans la baraque même. Quinze centimètres de débris de glace servaient à se mirer et l'on se repassait, de main en main, un fragment de peigne édenté qui servait à la communauté pour rappeler à l'ordre les chevelures récalcitrantes. C'était tout ce qu'on possédait dans la maison pour se faire une beauté fatale.

Mange-Matin, après bien des recherches, avait fini par découvrir un collant vert-pomme — où l'avait-il déniché ? — et une trousse en simili peau de léopard dont les mouchetures étaient, pour la plupart, remplacées par des trous. Un maillot, autrefois de nuance saumon et qui n'avait plus qu'une mince prétention à posséder cette teinte, complétait cet accoutrement. Par crainte que j'aie froid — la soirée étant assez fraîche — Bonnet-le-Bœuf m'avait prêté son peplum. Trois musiciens sévissaient au dehors sur l'estrade.

— Je vais au tambour, dit le Rouget. Il aimait faire du bruit sur une peau d'âne et s'en acquittait avec une conscience inlassable.

Nous montâmes en parade. J'allai me placer, tout à l'extrémité du tréteau, à côté de Cadit, dans la partie la plus ombreuse de la baraque.

Je voyais la foule qui commençait d'affluer sur les Quinconces, circulant dans un long traînement de pieds, s'arrêtant en petits groupes compacts devant les boutiques. Des rangées de têtes ondulaient au passage dans la lumière projetée des baraques, pour replonger quelques pas plus loin dans l'obscurité qui les dérobait à la vue.

Devant notre entresort, un public déjà très dense se pressait. Le Rouget s'arrêta de rouler du tambour et les musiciens époumonnés de souffler dans leurs cuivres.

Et Mange-Matin commença de détailler le programme de ce qui allait se passer dans l'intérieur. Comme il débitait son boniment ordinaire, Paul le Mastoc s'approcha de Cadit, et lui dit en désignant d'un regard un individu perdu dans la foule : « Dis, Cadit il est là le Rogneux. Est-ce qu'il va encore nous barber ce soir ? »

— Ça c'est couru, répondit Cadit.

Mange-Matin lançait à droite et à gauche des gants aux amateurs qui les sollicitaient.

— Ah ! c'est vous qui y revenez, dit-il en s'adressant à celui que le Mastoc avait qualifié de rogneux. Alors, vous en voulez encore ? Et avec qui voulez-vous lutter ?

Un fauve qui tient sa proie sous ses griffes ne met pas plus d'âpreté farouche à l'immobiliser que j'en apportai à maintenir mon adversaire abattu.

— Avec le grand qui est là-bas dans le coin. C'est de moi de qui il voulait parler.

— Avec Pons ? Eh bien voilà un gant pour Pons. Et tâchez d'être convenable n'est-ce pas — ce qui ne vous arrive pas toutes les fois. »

La foule se rua sur les degrés de la baraque, c'était à qui pénétrerait le plus vite dans les arènes pour y prendre la meilleure place. Mange-Matin s'approche de moi avec Bonnet le Bœuf et Bénèze :

— Dis donc, me dit-il, tu as vu le type tout à l'heure qui a demandé un gant pour toi. Fais attention, il va t'en mettre un coup à la bourre, il lutte bien, et c'est une rosse, tâche de ne pas aller sur le dos ; ça m'embêterait s'il tombait quelqu'un d'ici.

Je rentrai dans la baraque. Deux, trois, quatre rencontres se succédèrent. Mon tour vint enfin. Mange-Matin et les hommes de sa troupe s'avancèrent jusqu'au bord du ring pour suivre de plus près une rencontre qui les intéressait d'autant plus qu'ils allaient être à même de savoir exactement ce dont j'étais susceptible.

Leur curiosité n'allait pas sans une certaine crainte ; l'homme que j'avais devant moi possédait — ils le savaient — suffisamment de tours dans son sac pour avoir raison assez facilement d'un néophyte de mon espèce. En fait, il avait l'air bien calme. Il me tendit à moitié la main quand nous fûmes en présence, puis recula d'une allure souple et féline de plusieurs pas, tel un chat qui pour mieux bondir mesure sa distance en se ramassant sur lui-même. Je ne bougeai point. La garde bien fermée, très en équilibre, le buste légèrement incliné en avant, je l'attends. Cette attitude calme parut un peu le déconcerter. Il croyait peut-être que je l'irais chercher ; et ce fut là son erreur. Sa tactique ne lui donnait pas les résultats qu'il en espérait ; il vint résolument sur moi et me saisit les poignets, sans les serrer, car il ne voulait pas dépenser de force inutile. Il cherchait surtout à deviner l'orientation de mes mouvements pour s'assurer une prise qui lui permît de porter une attaque définitive. En somme, il était prudent parce qu'il m'ignorait, et quelque habile qu'il fût, il se réservait une certaine méfiance. Cette lutte d'attente aurait pu durer longtemps. Je résolus d'y mettre non point un terme immédiatement — mon ambition n'allait pas jusque-là — mais de lui donner un peu de mouvement quitte à précipiter un dénouement, qui pouvait ne m'être point favorable. Je dégageai vivement mes poignets d'une étreinte qui n'en était pas une, puis tout aussitôt, d'une rude tirade à la nuque dont la soudaineté le surprit sans défense, je l'amenai à terre et m'abattis sur lui pour l'y maintenir bien immobile. Un fauve qui tient sa proie sous ses griffes ne met pas plus d'âpreté farouche à l'immobiliser sous lui que j'en apportai à mâter complètement mon adversaire abattu. Je ne sais si c'est un sentiment naturel de combativité qui me poussa, ou si, grisé par les encouragements de la galerie, mes forces et mon activité se décuplèrent, mais, tourmenté du désir d'en finir au plus tôt, je le saisis en ceinture à rebours comme j'avais vu la veille faire Paul le Mastoc, et me redressant, sans même avoir l'air de peiner, de toute ma haute taille, je le plantai sur les deux épaules d'un seul coup, définitif, irréfutable. Je dus évidemment à la trop grande confiance de mon adversaire, d'avoir pu, avec mon inexpérience d'alors le surprendre et le tomber aussi

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

rapidement et aussi facilement. Je n'en bénéficiai pas moins d'un certain succès, surtout auprès de Mange-Matin qui, en son âme et conscience, était persuadé que je devais aller infailliblement sur le dos.

Cette fois j'étais sacré professionnel. Nous vidâmes, la soirée finie, et que nous eûmes fermé la baraque, certaines fioles de vin pour fêter une victoire brillante certes, mais surtout inattendue. J'avoue qu'elle m'avait moi-même un peu stupéfié.

Aussi bien, Mange-Matin ne me laissait-il point le temps de réfléchir à ce premier succès remporté dans un métier où j'étais entré depuis trois fois vingt-quatre heures à peine. Il me faisait venir le matin dans un petit cabaret-gymnase et, pendant une bonne heure et demie, il me mettait à l'entraînement avec des hommes rompus aux roublardises d'un exercice qu'ils connaissaient à merveille et pratiquaient avec goût.

C'est là que je vis travailler cet admirable spécialiste, cet homme qui domina une époque riche cependant en sujets de valeur, dont l'adresse, la science, l'intelligence parfaite de la lutte, la spontanéité et la sûreté de jugement, la décision, l'endurance, la force, la vitesse d'exécution, le courage, la persévérance dans l'effort, la patience, le sang-froid firent le maître incontesté et incontestable de l'école française de lutte : j'ai nommé Félix Bernard.

Et qu'il me soit permis d'associer ici au nom de Félix Bernard — dont le père présida à mes débuts — celui d'un autre homme, qui lui, vit encore, et fut également un véritable artiste en son genre : Pietro Dalmasso. Qui n'a pas connu, en leur beau temps, ces deux hommes, qui ne les a pas vus lutter, loin de toute préoccupation cabotine, entourés seulement, dans les obscurs gymnases athlétiques de Bordeaux, d'un petit cénacle de connaisseurs, ne peut se faire une idée exacte de ce qu'est la lutte considérée dans son expression sportive la plus pure.

C'était tout ce qu'on possédait dans la maison pour se faire une beauté fatale.

C'est à voir travailler Félix Bernard et Pietro que je pris mes premières et mes meilleures leçons théoriques de lutte.

Ce qu'il y avait de remarquable chez Félix Bernard, comme chez Dalmasso d'ailleurs, c'était non seulement l'adresse raisonnée avec laquelle ils agissaient, mais aussi la sûreté d'appréciation qu'ils apportaient à éluder tout mouvement, toute dépense de force que rien de logique ne justifiait. Chaque geste, chaque feinte, chaque fausse attaque, chaque invite avait son but, chaque effort n'était fait, n'était soutenu que s'il était mis au service d'une attaque susceptible de donner un résultat.

Et quelle vie ! quel mouvement ! quelle ardeur brillante, éblouissante, Félix Bernard apportait dans toutes ses rencontres ! Quelle multiplicité, quelle diversité prestigieuse dans les attaques ! Quelle sobriété vigoureuse dans la manière ! Que ce fût à terre, que ce fût debout, la richesse de son répertoire, qui comportait toute la gamme des ruses, des finesses, paraissait inépuisable.

Jamais homme n'a eu plus profondément ancré le sens de la lutte.

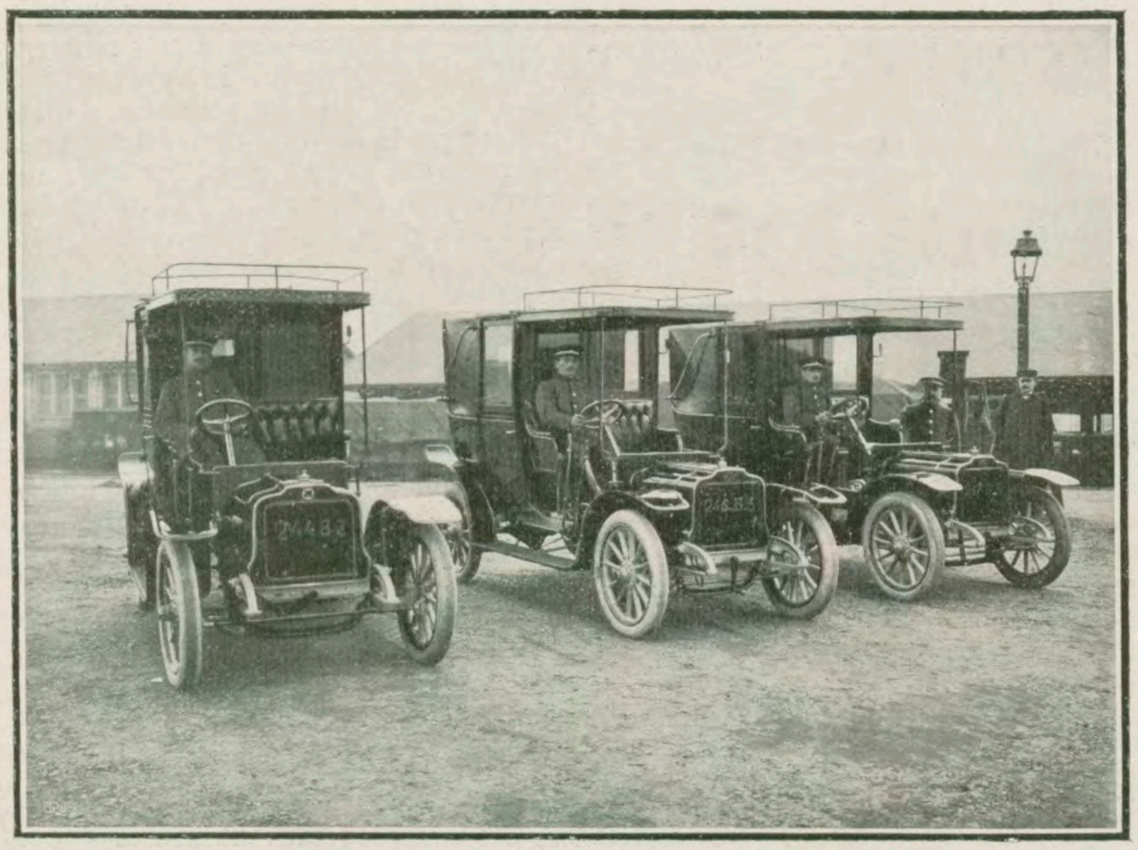
Souple, vigoureux, sans brutalité inutile, doué d'un sang-froid que rien ne démontait, c'était, si cette expression ne paraît pas trop osée pour être appliquée à un lutteur, un véritable artiste. Prématurément enlevé des suites d'un refroidissement qu'il avait négligé de soigner, Félix Bernard mourut jeune encore. Terrassé par la maladie, les dix-huit derniers mois de son existence marquèrent sa déchéance.

A suivre PAUL PONS.

Illustrations de DE PARYS

LES TAXI-AUTOMOBILES A BORDEAUX

Le taximètre automobile devient de plus en plus à la mode et toutes les grandes villes en organisent des services spéciaux Ce sont les plus importantes maisons qui sont chargées de fournir tant les voitures elles-mêmes que les pneumatiques



Les taxi-automobiles de Bordeaux. (Photo Panajou, Bordeaux.)

Les taximètres-automobiles viennent de faire leur apparition à Bordeaux. Ceux que nous représentons sont des Brasier. *Ils sont montés sur pneumatiques rouges ferrés* Continental.

LE taximètre automobile règne en maître partout : non content d'avoir transformé la physionomie de Paris, voici qu'il apporte sa note alerte et originale dans les rues de nos grandes villes de province.

Au grand dam des fiacres à chevaux antiques, mais non point solennels, il fait rapidement son chemin. La concurrence n'est plus possible. Les loueurs sont peu à peu obligés de remiser leurs lents véhicules et de se mettre dans le train, sans quoi ils ne pourront pas résister aux rapides progrès faits par le taximètre automobile. A la rigueur, à Paris, nos fiacres sont assez coquets, si je puis m'exprimer ainsi ; ils ont une certaine teinte de bon goût, on peut y pénétrer sans risquer de s'enrhumer par les interstices larges comme la main qui entourent les portières, on ne risque pas trop de déchirer ses vêtements aux vis ou aux clous que les cahots ont fait sortir de leur demeure. Mais c'est en province que la transition est sinistrement comique.

A comparer les tristes véhicules qui attendent paisiblement aux gares le client peu empressé, avec les taximètres automobiles trépidants et luxueux, on se sent pris de tristesse en songeant que ceux-là qui jadis durent être si admirés, sont voués aujourd'hui au dédain, au mépris. Il en sera de même lorsque les fiacres auto-ballons remplaceront les taximètres automobiles. Autres temps, autres mœurs.

La semaine dernière, Bordeaux inaugurait ses landaulets Brasier, d'une élégance de lignes impeccable et d'un confort tout moderne.

Ils sont naturellement munis des célèbres rouges ferrés Continental qui sont bien les pneumatiques économiques par excellence pour un service public à la fois pénible et régulier.

N'ont-ils pas, du reste, déjà fait leurs preuves, dans cette même ville, sur les taximètres Delahaye, à Paris, et un peu partout dans de nombreuses compagnies de fiacres ?

H. B.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.